Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10087**

19. Wahlperiode 13.05.2019

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,
Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/9322 –**

Ticketvertrieb im Schienenpersonenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Ein einfacher, schneller und unkomplizierter Ticketerwerb ist für die Attraktivität des Schienenverkehrs in Deutschland von enormer Bedeutung. Sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sind Bahnkunden darauf angewiesen, je nach ihren Bedürfnissen und Vorlieben über verschiedene Anlaufstellen und Kanäle ein Ticket erwerben zu können. Zu den verschiedenen Möglichkeiten zählen unter anderem der Erwerb am Schalter, im Zug, an Ticketautomaten auf Bahnhöfen oder online. Um die Vorzüge des Verkehrsträgers Schiene in puncto Effizienz, Nachhaltigkeit und Geschwindigkeit weiter zu erhöhen, sollte nach Auffassung der Fragesteller vom Gesetzgeber angestrebt werden, den Ticketerwerb im Schienenverkehr noch komfortabler auszugestalten. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen jedoch verschiedene Probleme gelöst werden.

Zum einen wird nach Ansicht der Fragesteller ein unkomplizierter Ticketerwerb nach wie vor durch komplizierte Tarifstrukturen behindert. Viele Kunden wollen heute kein Ticket für ein einzelnes Verkehrsmittel erwerben. Sie erwarten vielmehr ein Ticket für ihre gesamte Reisekette – von Tür zu Tür (www.welt.de/wirtschaft/article181257124/Deutsche-Bahn-Wie-der-Deutschland-Takt-die-Bahn-zum-Transportmittel-der-Zukunft-machen-soll.html). Ein solches Ticket muss über Tarifsysteme, Verkehrsmittel und Unternehmen hinweg verkauft werden können und idealerweise auch nichtöffentliche Verkehrsträger, wie Carsharing und Fahrräder, einschließen. Diesem Anspruch wird das heutige System noch nicht in hinreichender Form gerecht.

Ein weiteres Problem betrifft nach Auffassung der Fragesteller den nach wie vor bestehenden „Gebietsschutz“ der Deutschen Bahn AG (DB AG). Demzufolge darf die DB AG als einziges Unternehmen Tickets für alle Strecken im SPNV und SPFV anbieten. Wettbewerbsbahnen hingegen dürfen Fahrausweise nur für ihr jeweiliges Bediengebiet und für Strecken, die aus ihrem Bediengebiet heraus verlaufen, vertreiben. Ähnlich verhält es sich mit der Verpflichtungszusage der DB AG aus einem Verfahren vor dem Bundeskartellamt. Dadurch dürfen Wettbewerbsbahnen zwar Tickets für den SPFV verkaufen, jedoch nur über Automaten, die in Verkehrsverträgen vorgegeben sind und nicht online, nicht für Verbindungen ins Ausland und zu kaum auskömmlichen Provisionen. Hinzu

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 9. Mai 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

kommt, dass die DB AG zwar Fahrplandaten, Tarif- und Vertriebsdaten für alle Wettbewerber sammelt, Zugtickets für diese jedoch selektiv nicht anbietet oder den Vertrieb durch verschiedene Hürden erschwert. So werden etwa Tickets von Unternehmen, die im direkten Wettbewerb zur DB AG stehen, in der Fahrplanauskunft ohne Preisangabe angezeigt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/7481). Auch stellt die DB AG die ihr vorliegenden Tarif- und Vertriebsdaten nicht ohne weiteres anderen Unternehmen zur Verfügung.

Diese Einschränkungen behindern nach Auffassung der Fragesteller nicht nur den Wettbewerb im Schienenverkehr, sie erschweren vor allem durchgehende Reiseketten und schmälern dadurch die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene im Vergleich zum Straßen- oder Luftverkehr.

1. Wie viele Zugtickets mit DB-Tarif (keine Verbundtickets, siehe Frage 2) des SPNV und des SPFV haben die in Deutschland fahrenden Bahnen der DB AG in den letzten zehn Jahren auf den folgenden Ticketvertriebswegen verkauft, und welcher Umsatz wurde dadurch jeweils generiert (bitte nach Jahr und SPNV bzw. SPFV aufschlüsseln):

   a) Online-Ticket auf der Website „www.bahn.de“

   b) Handy-Ticket über die App „DB Navigator“

   c) DB-Ticketautomat

   d) DB-Reisezentrum/Fahrkartenschalter

   e) DB-ServiceStore-Kiosk

   f) DB-telefonischer Verkauf

   g) Online-Ticket auf der Website eines anderen Vertriebsunternehmens

   h) Handy-Ticket auf der App oder Website eines anderen Vertriebsunternehmens

   i) Ticketautomat eines Drittunternehmens

   j) Fahrkartenschalter eines anderen Verkehrsunternehmens

   k) Reisebüro

   l) DB-Bordverkauf?

Nach Auskunft der Deutsche Bahn AG (DB AG) hat sich die Anzahl verkaufter Fahrkarten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von 2011 bis 2018 in etwa entsprechend dem Marktanteil von DB Regio im SPNV entwickelt, der maßgeblich durch Ausschreibungsgewinne Dritter beeinflusst wird. Erwartungsgemäß hat der Anteil des Online-Vertriebs auch im SPNV zugenommen, dies hauptsächlich zu Lasten des Automaten-Verkaufs. Der Anteil des personenbedienten Vertriebs liegt im SPNV bei knapp 10 Prozent.

Der Vertrieb von Fahrkarten der DB Fernverkehr hat seit 2011 um knapp 40 Prozent zugenommen. Auch hier zeichnet sich eine starke Zunahme des Online/Mobile-Vertriebs ab, sogar bedeutend stärker als im SPNV. Der Anteil lag 2018 bei über 70 Prozent. Vertriebswege Dritter spielen im Vertrieb Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) keine besondere Rolle. Der Anteil der Reisebüros liegt unter 5 Prozent. Online-Plattformen Dritter wachsen hingegen stark, der Gesamtanteil liegt aber noch unter dem der Reisebüros. Seit 2017 vertreibt die DB AG Fernverkehrsfahrkarten über Automaten Dritter, der Anteil ist jedoch noch sehr gering.

Sowohl für SPNV als auch SPFV gilt, dass die vorstehend dargestellte Entwicklung für die Anzahl der Fahrkarten auf die Einnahmen übertragbar sind. Der Einnahmenanteil von Online/Mobile im Fernverkehr liegt leicht unter den genannten 70 Prozent, der Anteil der Reisebüros etwas höher als 5 Prozent.

Aufgrund derzeit anhängiger gerichtlicher Verfahren zum Themenkomplex des Fahrkartenvertriebs durch die DB AG sind darüber hinaus keine Angaben möglich.

2. Wie viele Verbundtickets des SPNV und des SPFV haben die in Deutschland fahrenden Bahnen der DB AG in den letzten zehn Jahren über die in Frage 1 aufgeführten Vertriebswege verkauft, und welcher Umsatz wurde dadurch jeweils generiert (bitte nach Jahr und SPNV bzw. SPFV aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG können Fahrgäste mit Verbundfahrkarten in der Regel alle Leistungen des ÖPNV nutzen – neben dem SPNV also auch städtische Verkehre und Busverkehre. Eine Eingrenzung der verkauften Fahrkarten auf SPNV/SPFV-Nutzung und damit eine Abgrenzung anderer öffentlicher Verkehrsmittel ist nicht möglich. Die Anzahl der verkauften Verbundfahrkarten ist bei der DB AG seit 2011 in etwa gleichgeblieben. Die Einnahmen sind aufgrund der Tarifentwicklung gestiegen.

Der Vertriebsweg Automat ist der dominante Vertriebskanal im Verbundvertrieb. Sein Anteil bei der DB AG lag bei den Stückzahlen bei über 86 Prozent im Jahr 2011 und im Jahr 2018 bei knapp 80 Prozent. Bei den Einnahmen liegt er im Jahr 2018 bei knapp über 50 Prozent. Online und mobiler Vertrieb entwickeln sich im Verbundvertrieb gut, liegen aber mit weniger als 3 Prozent noch im unteren Bereich. Darüber liegt mit knapp unter 5 Prozent der personenbediente Vertrieb, der über die Jahre auch relativ konstant geblieben ist. Drittvertrieb spielt im Verbundvertrieb kaum eine Rolle.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie viel Prozent von allen verkauften Zugtickets und Verbundtickets der in Deutschland fahrenden Bahnen der DB AG entfallen jeweils auf die in Frage 1 aufgeführten Vertriebswege, und wie hat sich dieser Anteil in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Die Entwicklung geht hauptsächlich zulasten des Automaten, dessen Anteil unter 50 Prozent bei den Stückzahlen und unter 25 Prozent bei den Einnahmen gefallen ist. Auch der personenbediente Vertrieb ist erwartungsgemäß zurückgegangen, wie auch der Vertrieb über Reisebüros (Stückzahl und Einnahmen im betrachteten Zeitraum mehr als halbiert).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Welche Entwicklung für die in Frage 1 aufgeführten Vertriebswege erwartet die Bundesregierung für die kommenden zehn Jahre?

Es ist angesichts der Entwicklung in den vergangenen Jahren zu erwarten, dass der Anteil der Fahrkartenkäufe auf dem digitalen Vertriebsweg weiter steigen wird.

5. Sollte es nach Auffassung der Bundesregierung für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) möglich sein, auf der Website www.bahn.de Bahntickets zu vertreiben?

   Wenn nein, warum nicht?

Auf der Webseite www.bahn.de werden bereits heute Fahrkarten für andere EVU verkauft, sofern mit diesen Tarif- und Vertriebskooperationen bestehen. Dies ist vor allem im Nahverkehr vielfach der Fall. Falls es sich bei den entsprechenden EVU allerdings um Fernverkehrsunternehmen handelt, die im direkten Wettbewerb zu Leistungen der DB AG fahren, erfolgt hingegen kein Vertrieb entsprechender Fahrkarten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 19/7481 verwiesen.

6. Sollten nach Vorstellung der Bundesregierung alle am Markt teilnehmenden EVUs eigene Ticketautomaten betreiben, oder sollte es Bahnkunden perspektivisch ermöglicht werden, an allen Automaten Tickets für alle EVUs zu erwerben?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind heute die überwiegende Anzahl der Fahrkartenautomaten im Rahmen von Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr von den Aufgabenträgern der Länder bestellt. Über den Verkaufsumfang dieser Automaten (Anbieter und Angebote) entscheidet der Aufgabenträger im Rahmen der betrieblichen oder vertrieblichen Ausschreibung. Über den Verkaufsumfang von Automaten, die nicht Gegenstand der SPNV-Ausschreibung waren oder sind, entscheidet das aufstellende Unternehmen in eigener Verantwortung.

7. Plant die Bundesregierung gegenüber der DB AG darauf hinzuwirken, dass an allen Verkaufsstellen der DB AG (Ticketautomat, Onlineverkauf, bahn.de und DB Navigator) uneingeschränkt auch Tickets für Wettbewerbsbahnen erworben werden können?

   Wenn nein, warum nicht?

Derzeit bestehen keine Planungen der Bundesregierung zum uneingeschränkten Mitvertrieb von Fahrkarten für Wettbewerbsbahnen durch die DB AG.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

8. Wie viele Ticketautomaten betreibt die DB AG, und wie hat sich die Anzahl in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

9. Wie viele Tickets wurden in den letzten zehn Jahren durchschnittlich je Ticketautomat verkauft (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

10. Welche Kosten entstanden der DB AG in den letzten zehn Jahren durch Betrieb und Wartung der Ticketautomaten (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG hat sich seit 2009 der Bestand der Fahrkartenautomaten bei der DB AG von 7 800 auf 6 000 vermindert. Die Anzahl der verkauften Fahrkarten je Automat ist seit 2009 um knapp 10 Prozent gestiegen, dies ist auf Verkehrswachstum und Standortoptimierung zurückzuführen. Die Anzahl der verkauften Fahrkarten je Automat im Jahreszeitraum ist vom Standort abhängig.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

11. Welche Kosten entstanden der DB AG in den letzten zehn Jahren durch Vandalismus an Ticketautomaten (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG beliefen sich die Kosten im Jahr 2011 auf einem knapp zweistelligen Millionenbetrag, konnten aber in den letzten Jahren bei der DB durch Vandalismus vermeidende Maßnahmen spürbar gesenkt werden. Allerdings stellen Vandalismus und Aufbrüche von Automaten ein weiterhin großes Problem dar, welches nicht nur die DB AG betrifft, sondern für alle automatenaufstellende Unternehmen gilt. Die Zahlen der DB AG sind daher nur ein Ausschnitt des Marktes und lassen keine Rückschlüsse auf die Gesamtentwicklung zu.

12. Welche Kosten verursacht der Vertrieb eines Tickets über die in Frage 1 aufgeführten Vertriebswege jeweils im Jahresdurchschnitt?

13. Wie hoch sind die Provisionen für den Vertrieb von Tickets anderer Bahnanbieter über das System der DB AG (bitte nach Vertriebsweg aufschlüsseln)?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund derzeit anhängiger gerichtlicher Verfahren zum Themenkomplex des Fahrkartenvertriebs durch die DB AG sind keine Angaben möglich.

14. Wie hoch ist der Anteil aller Verkehrsverträge, in denen der DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Aufgabenträger der Länder der Einsatz von Ticketautomaten in Regionalzügen vorgeschrieben wird?

Nach Auskunft der DB AG wird in ca. 5 Prozent der Verkehrsverträge ein Verkauf über Fahrkartenautomaten im Zug verlangt. Alle anderen Verkehrsverträge sehen in der Regel einen flächendeckenden Verkauf über Fahrkartenautomaten an Verkehrsstationen vor.

15. Wie viele Tickets für in Deutschland fahrende Wettbewerbsbahnen haben die DB AG und ihre Tochterunternehmen in den letzten zehn Jahren im SPFV verkauft (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

16. Über welche der in Frage 1 genannten Vertriebskanäle wurden diese Tickets nach Kenntnis der Bundesregierung, für Wettbewerbsbahnen in den Jahren 2017 und 2018 anteilig verkauft?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG findet ein Vertrieb für Fernverkehrsunternehmen, die im direkten Wettbewerb zu Leistungen der DB AG fahren, derzeit nicht statt. Für in Deutschland fahrende Wettbewerbsbahnen im SPFV wurden daher keine Fahrkarten durch die DB AG vertrieben.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

17. Plant die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung, in Zukunft auch Fernverkehrstickets anderer EVUs über ihre Automaten zu vertreiben?

Nein.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung eines einheitlichen Ticketsystems, das den Verkauf von allen Zugtickets über jeden Automaten (auch die von nicht bundeseigenen Eisenbahnen) ermöglicht?

19. Welche konkreten gesetzgeberischen Schritte hat die Bundesregierung unternommen bzw. sind momentan in Planung, um ein solches einheitliches Ticketsystem einzuführen, und gibt es Planungen seitens der Bundesregierung, wie ein solches Ticketsystem wettbewerbsneutral im Rahmen eines Deutschland-Taktes ausgestaltet werden kann?

20. Wie bewertet die Bundesregierung den Nutzen des geltenden Gebietsschutzes der DB AG beim Ticketverkauf hinsichtlich des Einflusses auf durchgehende Reiseketten und der Nutzerfreundlichkeit des Ticketvertriebes?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu Informationssystemen für Bahnreisende und integrierten Fahrscheinsystemen zur Erstellung von Fahrscheinen, Durchgangsfahrscheinen und Reservierungen bestehen eine Reihe von Regelungen und Initiativen zur Verbesserung der Situation der Bahnreisenden, wobei der Anwendungsbereich und die Reichweite der Initiativen unterschiedlich sind. Ein einheitliches Fahrkartensystem ist nicht Gegenstand des Deutschland-Takts. Auf EU-Ebene wird das Thema der integrierten Fahrkarten- und Bezahlsysteme weiter verfolgt. Weitergehende gesetzgeberische Schritte sind derzeit nicht beabsichtigt.

21. Weshalb darf nur die DB AG Fernverkehrstickets mit Nahverkehrstickets in einem Verkehrsvertrag verknüpfen?

Bei den Modellen der Anerkennung von Nahverkehrsfahrkarten in Fernzügen leistet der SPNV-Aufgabenträger eine Ausgleichszahlung für die Beförderung der Fahrgäste in eigenwirtschaftlich betriebenen Zügen, d. h. in Zügen, die nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags bestellt wurden. Die entsprechenden Leistungen sind im Wege eines formellen europaweiten Vergabeverfahrens nach dem nationalen Vergaberecht zu vergeben. Damit hat jedes Unternehmen, das die vom Aufgabenträger vorgegebenen Voraussetzungen erfüllt, die Möglichkeit, an diesen Vergabeverfahren teilzunehmen. Aufgrund der noch immer geringen Wettbewerbsintensität im Schienenpersonenfernverkehr werden die Verträge zur Tarifanerkennung regelmäßig mit der DB Fernverkehr AG geschlossen.

22. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit eines offenen Systems, in dem alle EVU ihre Fahrplandaten hinterlegen und auf das alle Anbieter zugreifen können, und hat die Bundesregierung Schritte geplant, um ein solches System zu implementieren?

Verlässliche multi- und intermodale Reiseinformationen können den Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität unterstützen. Dafür unerlässlich ist die Verfügbarmachung von Fahrplandaten aller Verkehrsangebote. Mit ihrer bisherigen Förderung hat die Bundesregierung maßgeblich dazu beigetragen, dass wichtige Grundlagen für bundesweit vernetzte Auskunftssysteme geschaffen wurden. Weiterhin leistet die Verordnung (EU) 2017/1926, die die Richtlinie 2010/40/EU

hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste ergänzt, einen effektiven Beitrag. Der gemäß Verordnung (EU) 2017/1926 einzurichtende nationale Zugangspunkt soll Zugang zu statischen Reise- und Verkehrsdaten verschiedener Verkehrsträger zum Zwecke der Generierung multimodaler Reiseinformationen ermöglichen.

23. Ist der Bundesregierung bekannt, dass Wettbewerbsbahnen der DB AG teilweise keine Echtzeitdaten von Zügen der DB AG und ihrer Tochterunternehmen erhalten, und falls ja, wie bewertet die Bundesregierung diesen Umstand?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

24. Plant die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung, eine generelle Vergünstigung von Online-Tickets gegenüber Ticketautomaten einzuführen, um dadurch weitere Anreize für den digitalen Ticketkauf zu setzen?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis von derartigen Plänen der DB AG.

Nach Auskunft der DB AG wurden in der Vergangenheit vorhandene Differenzierungen bei Sparpreisen bereits vor einigen Jahren abgeschafft. Wie man den oben genannten Aussagen zur Vertriebswegeverteilung entnehmen kann, hat der Online-Vertrieb bereits heute, auch ohne generelle Preisdifferenzierung, eine hohe Bedeutung mit weiter steigender Tendenz.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333